Deutscher Bundestag **Drucksache 19/12783**

19. Wahlperiode 28.08.2019

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jörg Cezanne, Ingrid Remmers, Dr. Gesine Lötzsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE. – Drucksache 19/12368 –

Schwerguttransporte mit dem Binnenschiff

Vorbemerkung der Fragesteller

Laut Umweltbundesamt (UBA) steigerte sich der inländische Güterverkehrsaufwand von 1991 bis 2017 um 74 Prozent. Den mit deutlichem Abstand größten Zuwachs erreichte dabei der Straßengüterverkehr mit einer Verdopplung des Verkehrsaufwands. Die enorme Steigerung des Straßengüterverkehrsaufkommens ging insbesondere zu Lasten der umweltfreundlicheren Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff. Deren Anteil beträgt aktuell 18 bzw. 8 Prozent am Güterverkehrsaufkommen. Noch 1980 war der Anteil von Bahn und Binnenschiff zusammen so groß, wie der des straßengebundenen Verkehrs (www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split#textpart-5).

Mit dem Masterplan Binnenschifffahrt formuliert die Bundesregierung die Zielstellung, „die Binnenschifffahrt zu stärken und so viele Güter wie möglich über die Wasserstraße zu transportieren.“ Demnach soll sich der Anteil der Binnenschifffahrt am Güterverkehrsaufkommen bis zum Jahr 2030 auf 12 Prozent erhöhen (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/masterplan-binnenschifffahrt.pdf?__blob=publicationFile).

Eine besondere Kategorie des Güterverkehrs stellt der Transport von Schwergut dar. Als Schwerguttransporte werden dabei alle Frachtguttransporte definiert, die nach Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) nicht maß- und/oder gewichtsgerecht sind. Demnach sind diese Transporte dadurch gekennzeichnet, dass sie übergroß, sehr schwer oder beides gemeinsam sind. Für die Durchführung entsprechender Transporte wird gemäß § 29 Absatz 3 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) eine Genehmigung benötigt, welche durch die Ordnungs- oder Straßenverkehrsbehörden der Kommunen auf Antrag erteilt wird. Sofern die antragstellende Person den Transport auf der Straße durchführen möchte, hat sie in dem Antragsverfahren zu erläutern, warum ein Transport auf dem Schienen- oder Wasserweg undurchführbar oder unzumutbar ist, wenn das Fahrzeug einschließlich Ladung mehr als 4,20 Meter breit oder 4,80 Meter hoch ist oder ein Gewicht von 72 Tonnen überschreitet. Ebenso besteht die Möglichkeit, dem Antrag eine Bescheinigung der nächsten Wasser- und Schifffahrtsdirektion beizulegen, welche darüber informiert, ob und ggf. innerhalb welcher Fristen und

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 27. August 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

unter welchen Gesamtkosten die Beförderung auf dem Wasser bzw. eine gebrochene Beförderung Wasser/Straße möglich ist (vgl. Formular nach RGST 2013 – Vers. 01/14, Vordruck Nr. V 2560, Verkehrsblatt-Verlag Dortmund).

Neben dem papierenen Antragsverfahren besteht die Möglichkeit, die entsprechenden Angaben auch bundesweit online über das Portal VEMAGS (Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte) einzureichen und genehmigen zu lassen. Bislang wird in diesem elektronischen Antrags- und Genehmigungsverfahren die Binnenschifffahrt jedoch überhaupt nicht berücksichtigt.

1. Von welchen Vorteilen profitiert der Transport von Schwergütern mit dem Binnenschiff gegenüber dem LKw und der Bahn nach Auffassung der Bundesregierung?

Eine Verlagerung von Großraum- und Schwerlasttransporten (GST) auf die Wasserstraße ist in unterschiedlichen Bereichen mit organisatorischen und infrastrukturellen Vorteilen verbunden. Für den Transport selbst stellt die hohe Verfügbarkeit freier Kapazitäten der Wasserstraße einen Vorteil dar. Die Abmessungen und Ladungsgewichte von GST stellen keine besonderen Anforderungen an den Transport auf der Wasserstraße und können mit der vorhandenen Infrastruktur ohne zusätzlichen Aufwand (beispielsweise für Verkehrsregelungen, bauliche Vorkehrungen oder Begleitfahrzeuge) zuverlässig abgewickelt werden.

2. Wie hoch war bzw. ist der Anteil der Schwerguttransporte am inländischen Güterverkehrsaufkommen, und wie verteilt sich dieser Anteil auf die Verkehrsträger LKW, Bahn, Binnenschiff (bitte jährlich ab 2010 auflisten)?

Die Bundesregierung hat keine Kenntnisse über den Anteil der Schwerguttransporte am inländischen Güterverkehrsaufkommen.

3. Über welche Erkenntnisse bzgl. der Genehmigungspraxen der Kommunen mit Blick auf den Nachweis, warum ein Schwerguttransport auf dem Schienen- oder Wasserweg undurchführbar oder unzumutbar ist, verfügt die Bundesregierung, und wie bewertet sie diese?

4. Welche Gründe werden seitens der Spediteure und Unternehmen angegeben, statt des Binnenschiffs bevorzugt den LKW für den Transport von Schwergut zu nutzen (bitte jährlich ab 2010 auflisten)?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor. Die Genehmigung von Schwerguttransporten wird durch die Kommunen bzw. Landkreise erteilt.

5. Was unternimmt die Bundesregierung, um den Verkehrsträger Binnenschiff im Portal VEMAGS zu verankern?

Die Bundesregierung steht in Kontakt mit der Projektleitung des Portals VEMAGS. Geplant ist die Implementierung einer Visualisierung der Möglichkeiten der Binnenschifffahrt als Informationsangebot im Portal VEMAGS. Ziel ist die Berücksichtigung der Binnenschifffahrt bei der Wegewahl.

6. Ist der Bundesregierung bekannt, ab wann auf dem Portal VEMAGS das digitale streckenplanfähige Verkehrsnetz der Bundeswasserstraßen für die Organisation von Schwerguttransporten mit dem Binnenschiff genutzt werden wird?

7. Ist der Bundesregierung bekannt, bis wann die Binnenhafenwirtschaft dem Portal VEMAGS eine Datenbank mit entsprechenden Informationen zu Schwergutverladung und -liniendiensten zur Verfügung stellen wird (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/masterplan-binnenschifffahrt.pdf?__blob=publicationFile S. 21)?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine konkreten Erkenntnisse hierzu vor.

8. Welche ordnungspolitischen Maßnahmen wägt die Bundesregierung ab, um Schwerguttransporte vorrangig auf dem Binnenschiff transportieren zu lassen?

   Bis wann sollen diese Prüfungen abgeschlossen werden (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/masterplan-binnenschifffahrt.pdf?__blob=publicationFile S. 22)?

9. Bezieht die Bundesregierung in dieser Prüfung Erfahrungen anderer Staaten zum vorrangigen Transport mit dem Binnenschiff ein?

10. Welche Staaten spielen dabei aus Sicht der Bundesregierung eine beispielgebende Rolle?

Die Fragen 8 bis 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die im Masterplan Binnenschifffahrt angesprochenen Prüfungen sind noch nicht abgeschlossen.

Im Übrigen gelten die Regelungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 29 Absatz 3 Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). Danach darf eine Erlaubnis für einen Großraum- und Schwertransport grundsätzlich nur erteilt werden, wenn der Verkehr nicht – wenigstens zum größten Teil der Strecke – auf der Schiene oder auf dem Wasser möglich ist. Die Erlaubnisbehörde hat sich daher, wenn es sich um einen Verkehr über einen Fahrtweg von mehr als 250 km handelt (in geeigneten Fällen auch darunter) und eine Gesamtbreite von 4,20 m oder eine Gesamthöhe von 4,80 m (jeweils von Fahrzeug und Ladung) oder eine Gesamtmasse von 72 t überschritten wird vom Antragsteller nachweisen zu lassen, dass eine Beförderung auf dem Wasser oder eine gebrochene Beförderung Wasser/Straße nicht möglich ist oder unzumutbare Mehrkosten verursachen würde (Rn. 117 f. zu § 29 Absatz 3 StVO).

11. Führt die Bundesregierung bereits Gespräche mit den Bundesländern, um eine Optimierung der Genehmigungsverfahren zur stärkeren Integration der Binnenschifffahrt in die Transporte zu erreichen, bzw. bis wann wird die Bundesregierung diese Gespräche aufnehmen (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/masterplan-binnenschifffahrt.pdf?__blob=publicationFile S. 21)?

Die Bundesregierung führt im Rahmen verschiedener Arbeitskreise Gespräche mit den Bundesländern zur stärkeren Integration der Binnenschifffahrt in die Genehmigungsverfahren.

12. Ist die Bundesregierung bereits mit den Bundesländern in Dialog getreten, um verlässliche Schwerlastrouten von und zu den Binnenhäfen zu definieren, bzw. bis wann wird die Bundesregierung dazu mit den Bundesländern das Gespräch aufnehmen (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/masterplan-binnenschifffahrt.pdf?__blob=publicationFile S. 22)?

13. Wodurch zeichnet sich aus Sicht der Bundesregierung eine verlässliche Schwerlastroute aus?

14. Welche verlässlichen Schwerlastrouten sind nach Kenntnis der Bundesregierung für die Bundesrepublik Deutschland bereits ausgewiesen (bitte nach Bundesländern, mit Kategorie und Nummer der Straßen, Start- und Zielort sowie Längenangabe in km auflisten)?

Die Fragen 12 bis 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Wegen zahlreicher laufender Erhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen im Bundesautobahnnetz sind Bund und Länder bemüht, temporär geeignete Routen außerhalb der Autobahnen für den Großraum- und Schwerverkehr zu finden und ggf. zu ertüchtigen. Diese Routen sollen vorrangig eine Anbindung an Binnenhäfen, die geeignete Umschlagmöglichkeiten bieten, ermöglichen. Damit wäre eine temporäre Entlastung der BAB-Netzes verbunden, vorausgesetzt die Straßenführung läßt dies zu.

Beratend steht den Ländern die AG Schwerverkehr, eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe, zur Seite. Derzeit werden in der AG Schwerverkehr Umsetzungsbeispiele entwickelt.

15. Ist der Bundesregierung bekannt, zu welchem Prüfergebnis die Binnenhafenwirtschaft bezüglich der Initiative zur Weiterbildung und Qualifizierung von Personal in den Binnenhäfen zum Umgang mit Sondertransporten gelangt ist und wie sowie bis wann dieses ggf. umgesetzt werden soll (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/masterplan-binnenschifffahrt.pdf?__blob=publicationFile S. 22)?

Der Bundesregierung liegen keine eigenen Erkenntnisse vor.

16. Welche Gründe erachtet die Bundesregierung ausschlaggebend dafür, dass die Binnenschifffahrt entgegen allen anderen Verkehrsträgern zwischen 2009 und 2017 keine Steigerung ihres Verkehrsaufwandes verzeichnen konnte?

Das Hauptätigkeitsfeld der Binnenschifffahrt ist nach wie vor der Transport von Massengütern und hier vor allem der Transport von Kohle, flüssigen Mineralölerzeugnissen und Baustoffen. In dem o. g. Zeitraum ging der Bedarf der deutschen Energiewirtschaft an Kohle erheblich zurück. Zusätzlich änderten sich die Bezugsländer der verbleibenden Importkohle, die als Folge innerhalb Deutschlands vermehrt mit der Bahn befördert wurde. Ein weiterer Effekt, der sich deutlich bei der Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt im o. g. Zeitraum bemerkbar macht, ist der deutliche Rückgang der Transitverkehre mit dem Binnenschiff durch Deutschland, insbesondere aus den niederländischen Seehäfen in umliegende Staaten. Darüber hinaus war die Binnenschifffahrt im Zeitraum 2009 bis 2017 verschiedenen dämpfenden äußeren Einflüssen ausgesetzt wie Hoch- oder Niedrigwasser und Havarien.

17. Welche Beiträge plant die Bundesregierung bis wann zu leisten, um das Ziel eines Anteils von 12 Prozent am Güterverkehrsaufkommen für das Binnenschiff zu erreichen?

Im Masterplan Binnenschifffahrt wird der geplante Umsetzungszeitraum der 90 Einzelmaßnahmen genannt.

18. Welchen Anteil sollte der Schwerguttransport auf dem Binnenschiff aus Sicht der Bundesregierung im inländischen Güterverkehrsaufkommen erreichen?

Die Bundesregierung plant keine Vorgabe zum Anteil der Schwerguttransporte mit dem Binnenschiff.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333